

Statistische Untersuchungen
der alkoholbeeinflußten Verkehrsdelikte
der Jahre 1954/1955/1956
aus dem Stadtgebiet von München

von

Dr. med. dent. RALF MUTSCHELKNAUSS

AUS DEM INSTITUT FÜR GERICHTLICHE UND VERSICHERUNGSMEDIZIN
DER UNIVERSITÄT MÜNCHEN

Direktor: Professor Dr. W. L A V E S

STATISTISCHE UNTERSUCHUNGEN

DER ALKOHOLBEEINFLUSSTEN VERKEHRSDELIKTE DER JAHRE

1954 / 1955 / 1956

AUS DEM STADTGEBIET VON MÜNCHEN

Inaugural - Dissertation
zur Erlangung der Doktorwürde in der gesamten Medizin
verfaßt und einer Hohen Medizinischen Fakultät
der Ludwig - Maximilians - Universität zu München

vorgelegt von

Dr. med. dent. R A L F M U T S C H E L K N A U S S

aus

Pforzheim



München 1957

Mit Genehmigung der Medizinischen Fakultät der
Universität München

Berichterstatter: Professor Dr. W. LAVES
Mitberichterstatter: Dozent Dr. W. SPANN
Dekan: Professor Dr. W. BÜNGELER

Tag der mündlichen Prüfung: 15. April 1958

Meiner lieben Frau

Jonny E. A. Mutschelknauss, geb. Mijhardt
gewidmet.

I N H A L T:

A. Themastellung.

B. Untersuchungsmethoden.

1. Vorarbeit (Auszüge aus den Akten des gerichts-
medizinischen Instituts der Universität
München).

2. Zusammenfassung dieser Auszüge nach statistischen
Gesichtspunkten in Tabellen.

C. Auswertung der Ergebnisse mit graphischen Darstellungen.

I. Abschnitt:

1. Zahl der Fälle.

a. Gesamtzahl.

b. Zahl der alkoholbeeinflussten Unfälle in Prozent.

2. Verteilung auf die Geschlechter.

Die folgenden Untersuchungen sind immer in Gesamtzahl
der Fälle und solche mit Unfallfolge getrennt worden.

3. Verteilung auf die einzelnen Jahre im Testvergleich
mit den Jahren 1950 bis 1954.

4. Jahresgang für 1954/1955/1956.

5. Monatsgang.

6. Wochengang.

7. Tagesgang.

II. Abschnitt:

1. Altersverteilung.

2. Aufteilung nach dem Grad der Alkoholbeeinflussung.

3. Aufteilung nach der Art der beteiligten Verkehrs-
teilnehmer bzw. Fahrzeuge.

4. Aufteilung nach Berufen bzw. Berufsgruppen der
beteiligten Personen.

D. D i s k u s s i o n d e r E r g e b n i s s e .

Der Arbeit liegen sämtliche unter Alkoholeinfluß begangenen Verkehrsunfälle und Beanstandungen wegen Trunkenheit am Steuer, die im Stadtgebiet von München in der Zeit vom 1. Januar 1954 bis 31. Dezember 1956 registriert wurden, zu Grunde.

Als Unterlagen dienten die Akten des Instituts für gerichtliche und Versicherungsmedizin der Universität München. Da von der Münchner Polizei sämtliche an Unfällen beteiligten oder wegen Verkehrsgefährdung angehaltenen Personen, bei denen der Verdacht auf Alkoholbeeinflußung besteht, zur Blutentnahme in das obige Institut verbracht werden und die anderswo entnommenen Blute zur Alkoholbestimmung diesem Institut zugesandt werden, müssen alle in Frage kommenden Fälle erfasst worden sein.

Es sei ausdrücklich betont, daß in der vorliegenden Arbeit, im Gegensatz zu den meisten ähnlichen Statistiken, sämtliche Verkehrsvergehen, bei denen ein Blutalkoholgehalt von mehr als 0,0 p.m. festgestellt wurde, berücksichtigt wurden.

Der erste Arbeitsgang diente der Sichtung und tabellarischen Erfassung des Untersuchungsgutes. Im einzelnen wurde nach folgenden Gesichtspunkten geordnet:

1. Datum.
2. Uhrzeit, in 12 Stundengruppen zu je 2 Stunden.
3. Alkoholgehalt in Promille, in 7 Gruppen von 0,0 - 3,5p.m.
4. Geschlecht.
5. Alter.
6. Art der Verkehrsteilnehmers. (Auto-,Motorradfahrer,etc.)
7. Beruf, zu je 9 Gruppen zusammengefaßt.

8. Schließlich wurde das Untersuchungsmaterial getrennt nach Fällen mit und ohne Unfallereignis.

Im zweiten Arbeitsgang erfolgte die Aufteilung des Gesamtmateriales nach folgenden Gesichtspunkten:

1. Verteilung nach Tagesstunden (Tagesgang).
2. Verteilung nach Wochentagen (Wochengang).
3. Verteilung auf die einzelnen Tage der Monate.
(Monatsgang).
4. Verteilung nach Geschlechtern.
5. Verteilung nach Altersgruppen.
6. Einteilung der Fälle nach der Höhe der BAK (Blutalkoholkonzentration).
7. Art der Verkehrsteilnehmer.

I. ABSCHNITT.

1. Z a h l d e r F ä l l e.

a. Gesamtzahl.

Während des oben angegebenen Zeitraumes wurden im Stadtgebiet von München von der Polizei insgesamt 3 6 8 3 Verkehrsteilnehmer mit einer gewissen Alkoholkonzentration im Blute, sistiert.

Auf die einzelnen Jahre verteilt sich diese Zahl wie folgt:

1954:	1386	alkoholbeeinflusste	Verkehrsdelikte.
1955:	1020	"	"
1956:	1277	"	"

b. Verteilung nach Fällen mit und ohne Unfallereignis.

Die Aufteilung ergab:	<u>1954</u>	<u>1955</u>	<u>1956</u>
Unfälle:	866=61,7%	642=62,9%	820=64,2%
ohne Unfall:	520=38,3%	378=37,1%	457=35,8%

In den drei Beobachtungsjahren ereigneten sich insgesamt 2 3 2 8 alkoholbeeinflusste Verkehrsunfälle = 63,2%, denen 1 3 5 5 Beanstandungen wegen Trunkenheit am Steuer = 36,8% der Gesamtzahl gegenüberstehen.

2. Verteilung auf die Geschlechter.

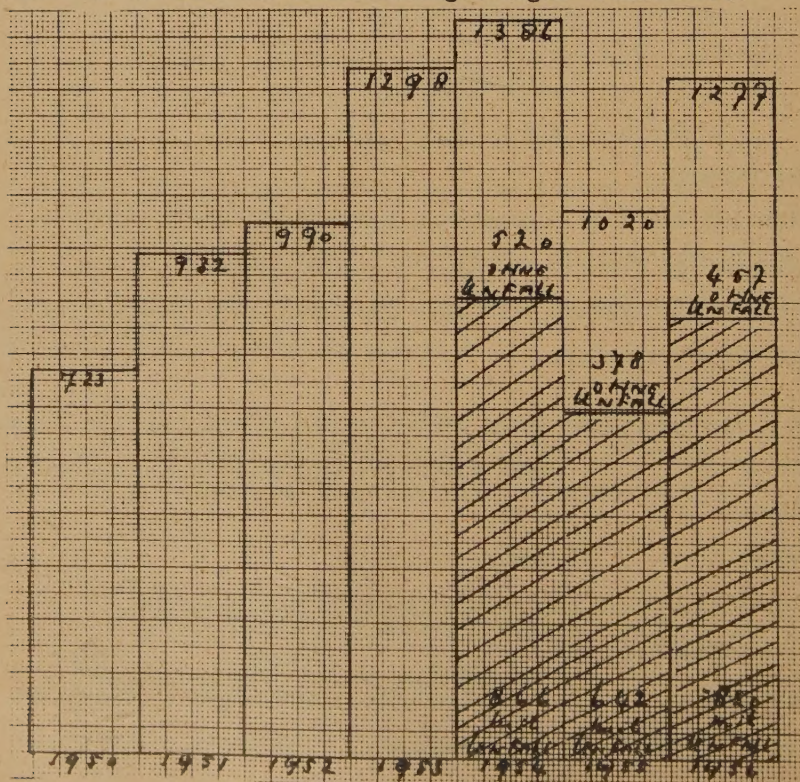
Von der Gesamtzahl der drei Jahre sind mit 62 Fällen =

1,6% die Frauen beteiligt - davon mit Unfall 42 Fälle.

ohne Unfall 20 Fälle.

3. Verteilung auf die einzelnen Jahre unter Mitberücksichtigung der 4 vorhergehenden Jahre.

Nur bei den Jahren 1954 bis 1956 ist die Gesamtzahl unterteilt in Unfälle und Beanstandungen wegen Trunkenheit.



Aus dieser vergleichsweisen Übersicht der einzelnen Jahre läßt sich von 1950 bis 1954 ein stetiger Anstieg der alkoholbeeinflußten Verkehrsdelikte feststellen. Dieser Anstieg ist zweifellos auf die zunehmende Verkehrsdichte in Westdeutschland zurückzuführen, während der große Sprung von 1952 auf 1953 auch noch mit der Aufhebung der Geschwindigkeitsbeschränkung in Zusammenhang gebracht werden kann.

Im Jahre 1955 ist ein deutlicher Rückgang um 25,7% gegenüber dem Vorjahr zu verzeichnen. Obwohl die Zahl im Jahre 1956 wieder um 25,1% gegenüber 1955 zunimmt, erreicht sie nicht mehr die Werte von 1954 und 1953. Die für die Jahre 1954 bis 1956 gesondert angegebenen Zahlen der Unfälle ergeben folgendes Bild:

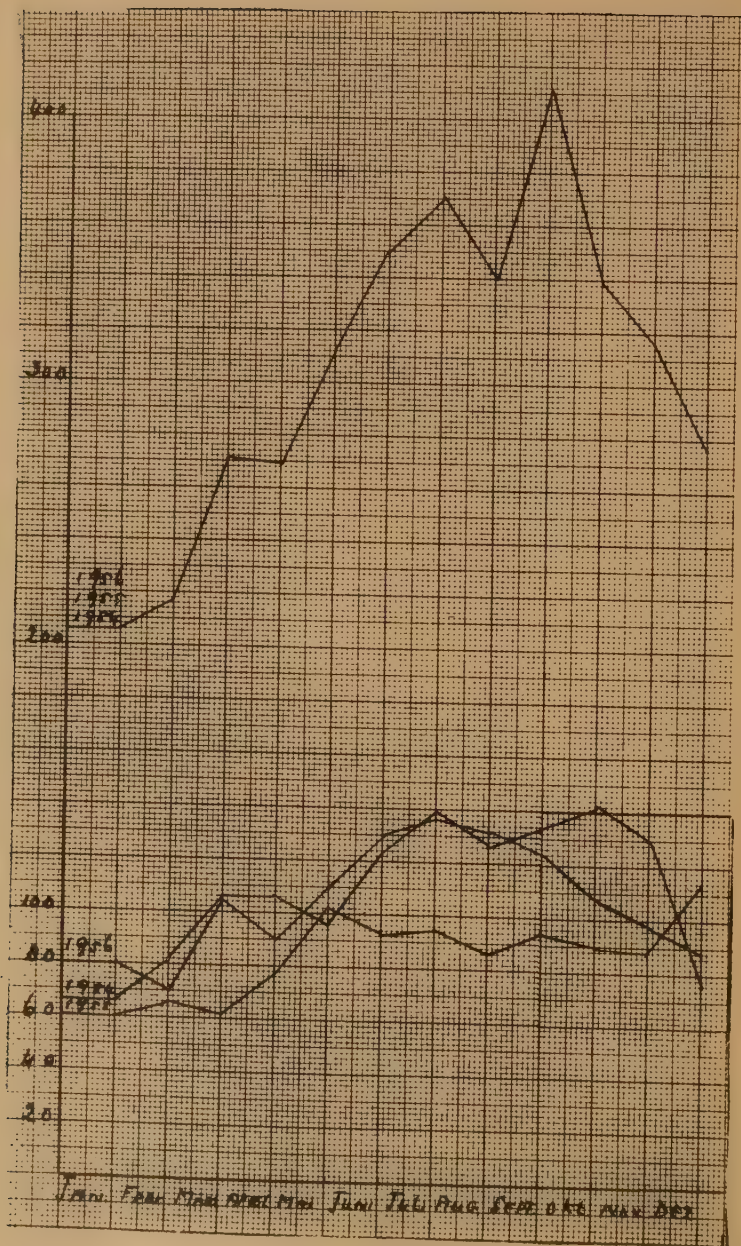
Die absolute Zahl nimmt entsprechend der Gesamtzahl von 1954 auf 1955 zwar ab, und 1956 wieder zu, dagegen steigt der Prozentsatz der Unfälle bezogen auf die Gesamtzahl jedes einzelnen Jahres von 61,7% 1954 über 62,9% 1955 auf 64,2% 1956 an.

4. D e r J a h r e s g a n g. (Gesamtzahl).

Um einen Überblick des jahreszeitlichen Einflusses auf die alkoholbeeinflußten Verkehrsvergehen zu bekommen, wurden in diesem Arbeitsgang die drei Beobachtungsjahre einzeln und insgesamt in einer graphischen Darstellung zusammengefaßt, aus der die Gesamtzahl der Verkehrsdelikte in den jeweiligen Monaten hervorgeht.

Verteilt auf die einzelnen Monate ergab sich:

Januar	207	Mai	312	September	411
Februar	218	Juni	351	Oktober	338
März	271	Juli	372	November	315
April	270	August	341	Dezember	277



Bei der Auswertung dieser Kurve sind folgende jahreszeitlich gebundene und immer wiederkehrende Ereignisse zu berücksichtigen:

1. Die geringere Zahl von zugelassenen Fahrzeugen während der Wintermonate.
2. Der Fasching.
3. Die Wiederezulassung und Neuzulassung zahlreicher Fahrzeuge Ende April, Anfang Mai.
4. Die Haupturlaubszeit im Juli und August.
5. Das Oktoberfest.
6. Der vorweihnachtliche Verkehr.

Die markanten Punkte der Kurve entsprechen weitgehend diesen Faktoren.

Von November bis Januar fällt die Kurve deutlich ab und erreicht im Januar ihr Minimum, was der geringeren Zahl der zugelassenen Fahrzeuge und der Tatsache entspricht, daß in den Wintermonaten auch Radfahrer und Fußgänger nicht mehr als unbedingt nötig unterwegs sind. Der Vorweihnachtsverkehr scheint die fallende Tendenz der Gesamtkurve nicht zu beeinflussen.

Im Februar und März ist erstens durch den Fasching und zweitens durch die erste Periode der Wieder- und Neuzulassungen ein deutlicher Anstieg zu verzeichnen.

Die Kurve steigt von Ende April bis Anfang Mai mit der Zulassung sämtlicher neuen und über die Winter stillgelegten Fahrzeuge rapid an, um ihren ersten Gipfel im Juli zu erreichen, was wahrscheinlich auf den zunehmenden Fremdenverkehr in dieser Jahreszeit zurückzuführen ist.

Im August bleibt die Kurve zwar fast in Höhe der übrigen Monate, sinkt aber gegenüber Juli merklich ab. Dies läßt sich vielleicht aus der Tatsache heraus erklären, daß in der Haupturlaubszeit sehr viele Münchner Verkehrsteilnehmer sich außerhalb der Großstadt befinden.

Ihr Maximum erreicht die Kurve im September. Zu diesem Zeitpunkt kommen praktisch zwei Faktoren zusammen. Die meisten einheimischen Verkehrsteilnehmer kehren aus dem Urlaub nach München zurück, während sich andererseits noch manche auswärtigen Urlauber hier aufhalten. In die zweite Hälfte des Monats fällt das Oktoberfest mit einer in gewissem Sinne doppelten Wirkung:

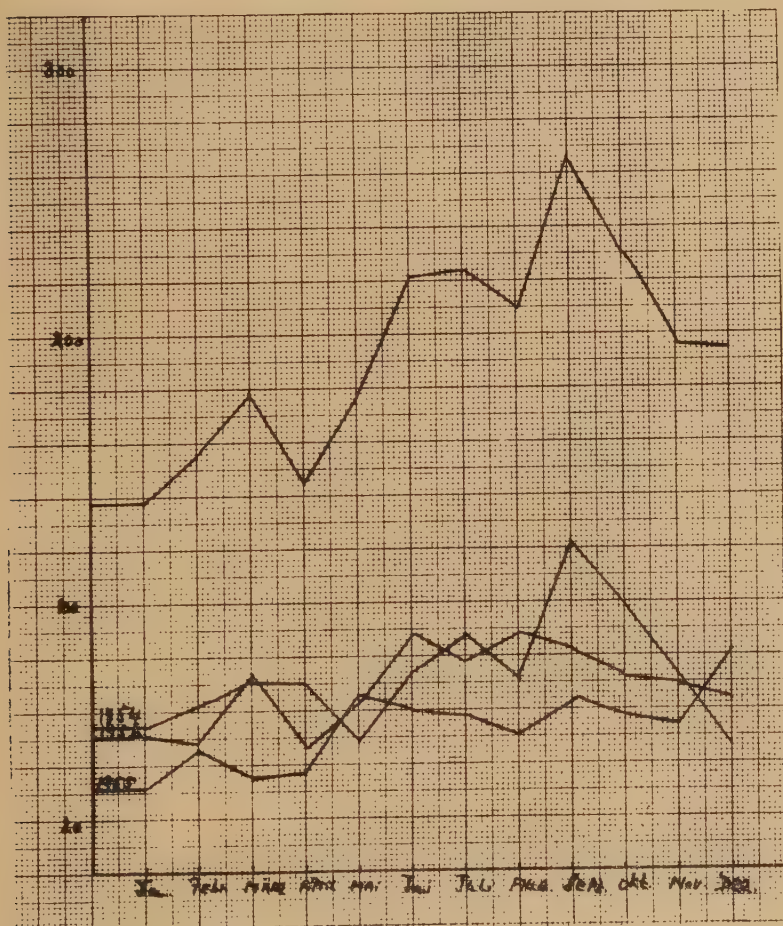
- a. Der Verkehr nimmt durch die zahlreiche Festbesucher von auswärts in der Stadt erheblich zu.
- b. Das in dieser Zeit ausgeschenkte Starkbier wird seine Wirkung auf die Zahl der alkoholbeeinflussten Verkehrsdelikte nicht verfehlen.

Der Gesamtkurve entspricht weitgehend diejenige von 1954.

Die Kurve von 1955 zeigt weniger deutliche Gipfel, den ersten im Mai und das Maximum in Dezember, was sich nur schwer mit dem zunehmenden Weihnachts- und Neujahrsverkehr erklären läßt.

1956 zeigt die Kurve einen Rückgang im Fasching, der wohl auf den übermäßig strengen Winter zurückzuführen ist. Der erste Höhepunkt ist im März und der zweite im Juli. Außer dem rapiden Anstieg im September entspricht die Kurve weitgehend der Gesamtkurve.

Die entsprechenden Kurven, welche die alkoholbeeinflussten Verkehrsvergehen mit Unfallfolgen darstellen, zeigen weitgehende Übereinstimmung mit den Kurven der Gesamtzahl.



5. Der Monatsgang.

Der nächst kleinere Zeitabschnitt ist der Monat.

Um einen eventuellen Zusammenhang zwischen den Daten eines Monates und der Zahl der unter Alkoholeinfluß begangenen Verkehrsdelikte zu bekommen, wurden sämtliche Fälle, die sich an dem selben Datum jedes Monats der drei Jahre ergaben, zusammengezählt und graphisch dargestellt.

Da der 29. im Februar nur im Schaltjahr der 30. im Februar überhaupt nie und der 31. außerdem noch in vier weiteren Monaten nicht vorkommt, muß:

die Summe des 29. mit 18/17.

" " " 30. " 12/11

" " " 31. " 12/ 7 multipliziert werden.

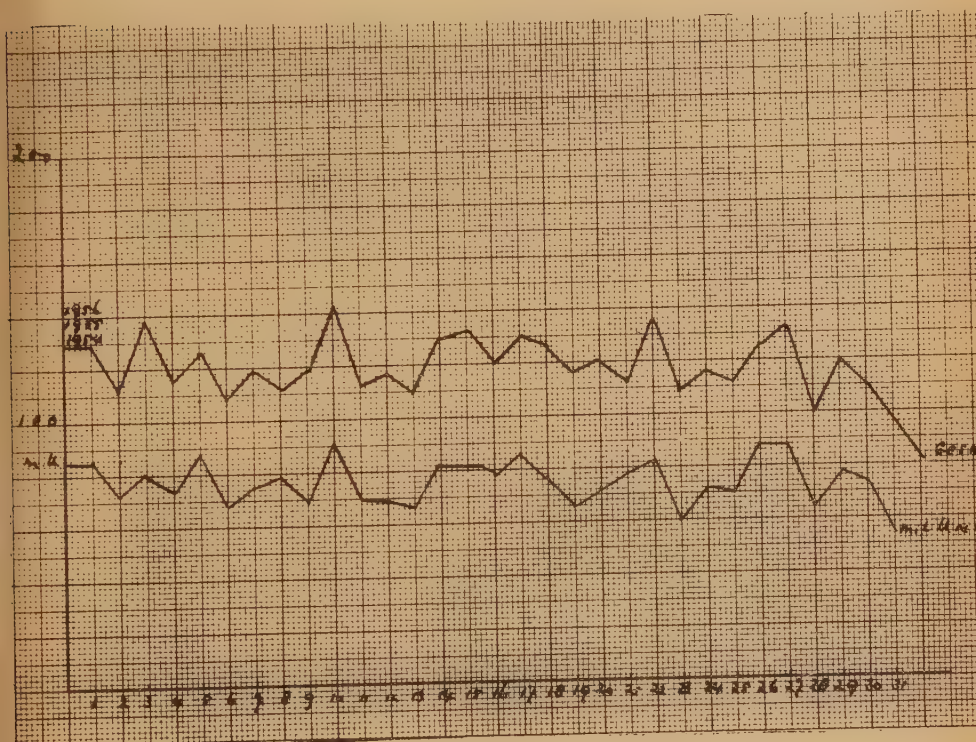
An den einzelnen Kalendertagen der drei Jahre wurden folgende alkoholbeeinflusste Verkehrsvergehen registriert:

1. 129(85)	11. 113(70)	21. 112(35)
2. 113(74)	12. 116(68)	22. 136(53)
3. 138(80)	13. 110(67)	23. 109(49)
4. 116(75)	14. 130(84)	24. 117(44)
5. 124(86)	15. 133(82)	25. 112(42)
6. 108(68)	16. 121(79)	26. 126(86)
7. 118(75)	17. 129(85)	27. 132(86)
8. 112(79)	18. 127(50)	28. 99(64)
9. 117(68)	19. 116(51)	29. 118(78)
10. 141(92)	20. 120(47)	30. 110(73)
		31. 82(55)

Die in Klammern angegebenen Zahlen geben die alkoholbeeinflussten Verkehrsvergehen mit Unfallfolgen an.

Sowohl die Kurve der Gesamtzahl als auch die der Unfälle ergibt ein unregelmäßiges Bild mit Gipfelpunkten am 1., 3., 10., 15., 22., 26. und 30.

Tiefpunkte sind am 19., 23., 28., und 31. zu verzeichnen.



Ein Zusammenhang zwischen den einzelnen Kalendertagen und den alkoholbeeinflussten Verkehrsdelikten hat sich somit nicht nachweisen lassen.

6. Der Wochengang.

Der nächst kleinere Zeitabschnitt, in dem eine weitere Aufgliederung der Ergebnisse vorgenommen werden kann, ist die Woche.

Zu diesem Zweck wurden alle Fälle der entsprechenden Wochentage zusammengezählt und graphisch dargestellt.

Während der Beobachtungszeit ereigneten sich:

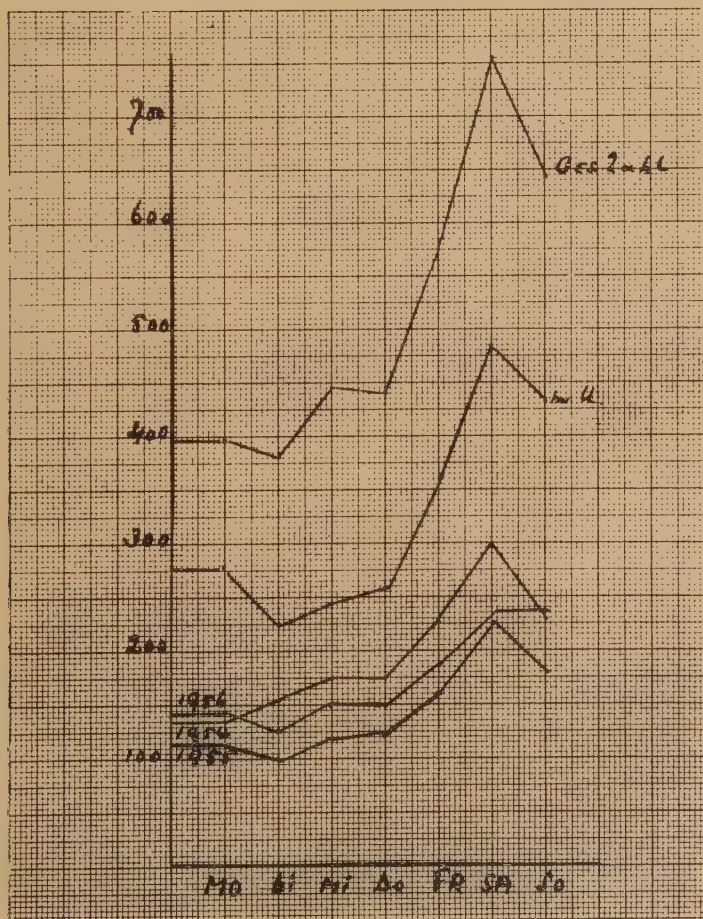
	Gesamtzahl	mit Unfall
an Montagen	391	279
" Dienstagen	380	221
" Mittwochen	444	244
" Donnerstagen	439	258
" Freitagen	574	358
" Samstagen	755	485
" Sonntagen	643	433

Die graphische Darstellung dieser Ergebnisse zeigt bei der Gesamtzahl eine sehr charakteristische Kurve. Am Montag mit Beginn des Berufsverkehrs bewegt sich die Ziffer in normaler Höhe, am Dienstag, dem bekanntlich besten Arbeitstag ist ein Minimum erreicht. Am Mittwoch, wo schon viele Leute wieder dem Alkohol zusprechen, ist ein deutlicher Anstieg zu verzeichnen, dem ein leichter Abfall am Donnerstag folgt. Am Freitag schnellte die Kurve schlagartig in die Höhe, was auf den schon beginnenden Wochenendverkehr, der sich mit dem Berufsverkehr überschneidet, den Zahltag und den zunehmenden Alkoholgenuß am Wochenende, zu dem man heute auch schon den Freitag rechnen muß, zurückzuführen ist. Diese Faktoren kommen am Samstag noch stärker zur Auswirkung, und erklären ohne weiteres den abermaligen sprunghaften Anstieg gegenüber Freitag, wodurch

das Maximum der Woche erreicht ist.

Am Sonntag ist zwar ein Rückgang gegenüber Samstag zu verzeichnen, jedoch liegt der Wert noch weit über dem Durchschnitt der übrigen Wochentage.

Die Unfallkurve entspricht weitgehend der Gesamtkurve, nur daß der Abfall von Montag auf Dienstag noch deutlicher hervortritt und der mittlere Gipfel am Mittwoch ausfällt.



7. Der Tagesgang.

Die kleinste natürliche Zeiteinheit, in der das Unfallgeschehen im Allgemeinen und damit auch die unter Alkoholeinfluß begangenen Verkehrsdelikte sinnvoll erfaßt werden können, ist der Tag, d.h. das 24-Stunden-Intervall von 00,00 bis 24,00 Uhr. Es wurden erfaßt:

				mit Unfall
von 00,00 bis 02,00	1139 Verkehrsvergehen			789
" 02,00 " 04,00	423	"		233
" 04,00 " 06,00	199	"		98
" 06,00 " 08,00	113	"		79
" 08,00 " 10,00	76	"		48
" 10,00 " 12,00	78	"		54
" 12,00 " 14,00	113	"		60
" 14,00 " 16,00	143	"		94
" 16,00 " 18,00	345	"		238
" 18,00 " 20,00	483	"		334
" 20,00 " 22,00	452	"		315
" 22,00 " 24,00	449	"		295

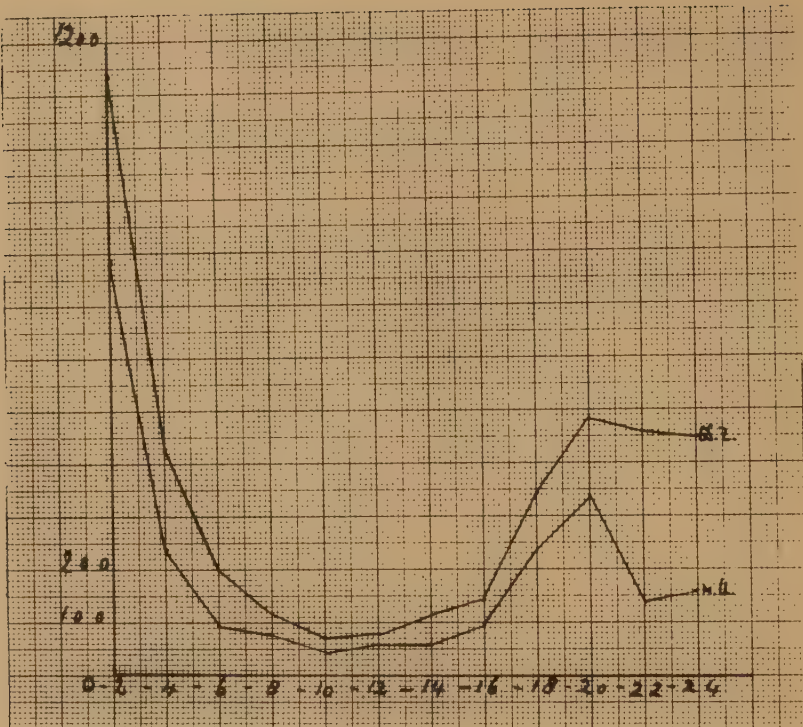
Die Kurve der Gesamtzahl zeigt ein deutliches Maximum in der Zeit von 0,00 bis 2,00, fällt dann steil bis 6 Uhr morgens ab, um langsam zwischen 10 Uhr und 12 Uhr ihren Tiefpunkt zu erreichen. Ab 16 Uhr ist wiederum ein steiler Anstieg bis 20 Uhr zu verzeichnen, während von 20 bis 24 Uhr sich die Werte in derselben Höhe wie in den frühen Abendstunden bewegen.

AUS DIESER GRAPHISCHEN DARSTELLUNG IST ERSICHTLICH, DASS DIE ALKOHOLBEEINFLUSSTEN VERKEHRSDELIKTE ANDEREN GESETZEN FOLGEN ALS DIE ÜBRIGEN VERKEHRSUNFÄLLE.

Da die Verkehrsdichte in der Großstadt zwischen 6 und 8 Uhr, zwischen 10 und 12 Uhr und hauptsächlich zwischen 16 und 18 Uhr am größten ist, ereignen sich in diesen drei Zeitabschnitten die meisten Verkehrsunfälle, wie aus einer früheren Arbeit hervorgeht. (A. Hable, Diss. 1957)

Die alkoholbeeinflussten Verkehrsdelikte sind dagegen gerade in diesen Stunden des dichten Berufsverkehrs am geringsten, während sie in den Abendstunden und insbesondere in den frühen Morgenstunden während der geringsten Verkehrsdichte ihre höchsten Ziffern aufweisen. Diese Tatsache ist darauf zurückzuführen, daß die meisten Verkehrsteilnehmer erst ab den späten Nachmittagstunden mit dem Alkoholgenuß beginnen, dessen Folgen sich dann steigend bis in die frühen Morgenstunden auswirken.

In der Zeit nach Mitternacht bewegt sich zweifellos auch die größte Zahl der alkoholbeeinflussten Verkehrsteilnehmer auf den Straßen, weil um diese Zeit zahlreiche Lokale geschlossen werden und die meisten ihren Standort mit dem Kraftfahrzeug verändern.



Die Kurve der alkoholbeeinflussten Unfälle zeigt mit Ausnahme eines Abfalls zwischen 20 und 22 Uhr weitgehende Übereinstimmung mit der Gesamtkurve.

II. ABSCHNITT.

Im I. Abschnitt wurde die Verteilung auf die Geschlechter, der Vergleich mit früheren Jahren und rhythmische Probleme untersucht.

Im 2. Teil der Arbeit wurden die Ergebnisse nach folgenden Gesichtspunkten untersucht.

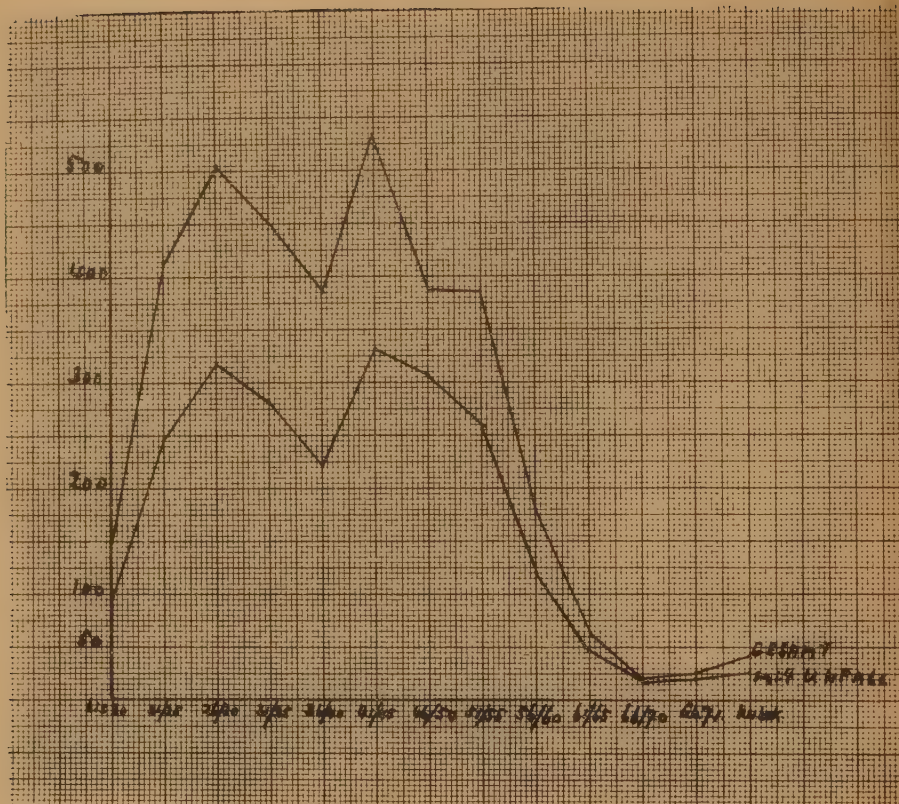
1. Altersverteilung.

Die einzelnen Altersgruppen:

Bis zu 20 Jahren waren es	174	davon mit Unfall	97
Von 21 bis 25	" "	412	" " " 247
" 26 " 30	" "	503	" " " 317
" 31 " 35	" "	477	" " " 283
" 36 " 40	" "	387	" " " 222
" 41 " 45	" "	534	" " " 332
" 46 " 50	" "	387	" " " 309
" 50 " 55	" "	386	" " " 260
" 56 " 60	" "	181	" " " 121
" 61 " 65	" "	63	" " " 49
" 66 " 70	" "	21	" " " 19
Über 71	" "	25	" " " 21

Bei 43 war das Alter nicht zu ermitteln.

Die Alterskurve setzt sich nur aus absoluten Zahlen zusammen, und es bleibt dabei unberücksichtigt wieviel Fahrzeugbesitzer oder gar wieviel Verkehrsteilnehmer insgesamt auf die einzelnen Altersgruppen entfallen.



Die Kurve steigt rasch und zeigt ihren ersten Gipfel bei der Gruppe von 26 bis 30 Jahren. Nach einem Abfall bis 40 Jahre, wird das Maximum bei den 41 - 45- jährigen Personen erreicht. Ab 51 Jahre fällt die Kurve steil ab und erreicht ihr Minimum bei den 66- bis 70- Jährigen.

Obwohl dieser Kurve wegen des Fehlens des Vergleiches mit der Verteilung der Kraftfahrzeuge auf die einzelnen Altersgruppen nur eine bedingte Bedeutung zukommt, kann aus ihr

doch abgelesen werden, daß es die etwa 25- bis 45- Jährigen sind, die das Hauptkontingent unseres Beobachtungsgutes stellen.

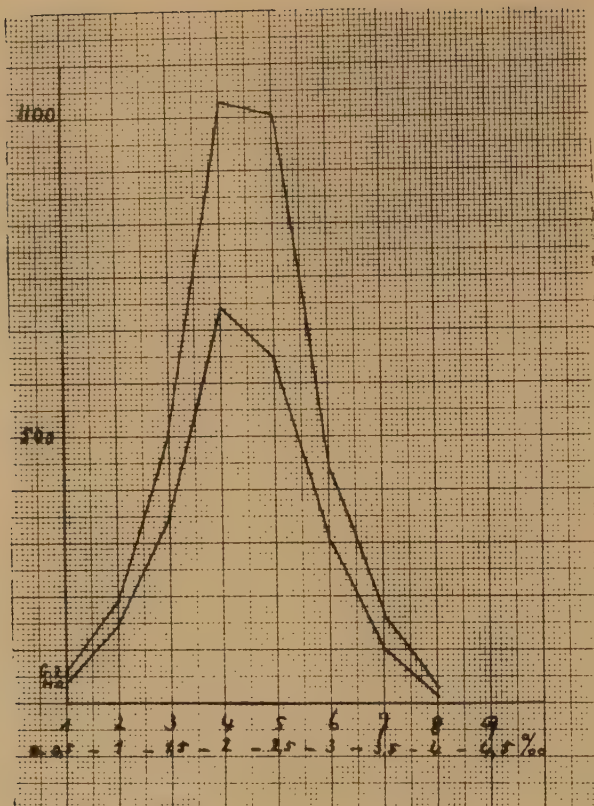
Die Kurve mit den alkoholbeeinflußten Unfällen stimmt fast vollständig mit der Gesamtkurve überein.

2. A u f t e i l u n g n a c h d e m G r a d d e r A l k o h o l b e e i n f l u ß u n g .

Zwischen 0,01-0,49 p.m. Blutalkohol	52 = 1,4%
" 0,50-0,99 p.m.	" 192 = 5,2%
" 1,00-1,49 p.m.	" 490 = 13,3%
" 1,50-1,99 p.m.	" 1122 = 30,5%
" 2,00-2,49 p.m.	" 1103 = 29,9%
" 2,50-2,99 p.m.	" 435 = 11,2%
" 3,00-3,49 p.m.	" 161 = 4,3%
" 3,50-3,99 p.m.	" 23 = 0,6%

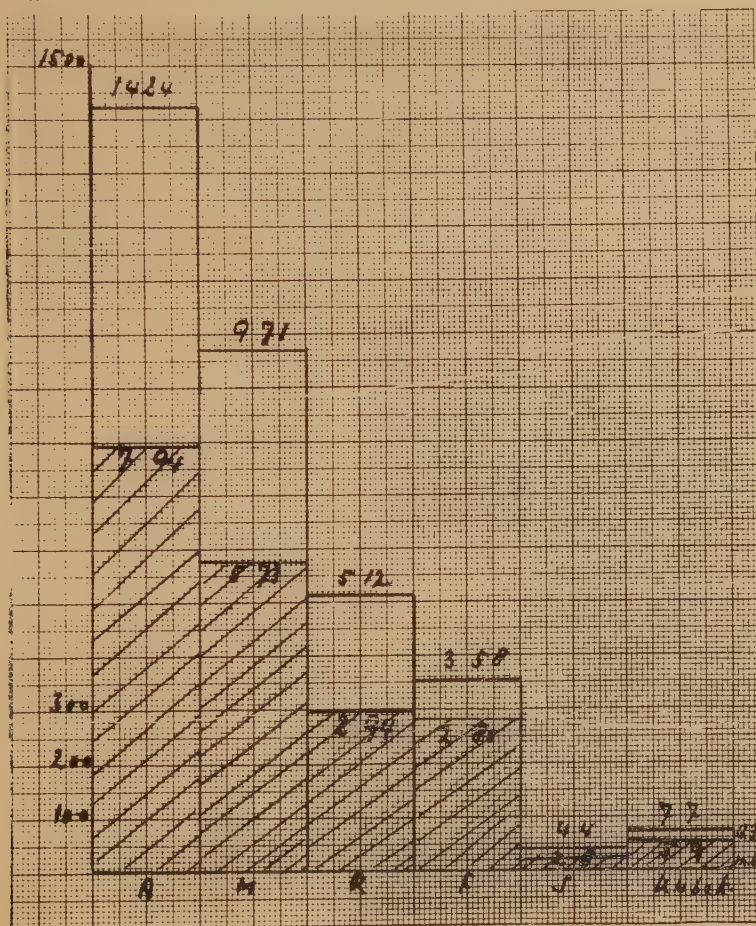
Von diesen Gesamtzahlen waren mit Unfallfolgen:

Zwischen 0,01-0,49 p.m. Blutalkohol	43
" 0,50-0,99 p.m.	" 151
" 1,00-1,49 p.m.	" 347
" 1,50-1,99 p.m.	" 736
" 2,00-2,49 p.m.	" 643
" 2,50-2,99 p.m.	" 300
" 3,00-3,49 p.m.	" 100
" 3,50-3,99 p.m.	" 12



Obige Kurve zeigt sowohl für die Gesamtzahl als auch für die Unfälle einen Höhenpunkt bei Blutkonzentrationen von 1,5 bis 2,0 p.m. Es folgen die Werte zwischen 2,0 und 2,5 p.m. und am 3. Stelle die Werte von 1,0 bis 1,5 p.m. Unter 1,5 p.m. nimmt die Kurve stark ab. Die relativ geringen Werte über Blutkonzentrationen von 3,0 p.m. sind dadurch zu erklären, daß nur wenige Personen so hohe Werte erreichen und dann meist nicht mehr in der Lage sind am Straßenverkehr teilzunehmen.

3. Aufteilung nach Art der Verkehrsteilnehmer bzw. Fahrzeuge.

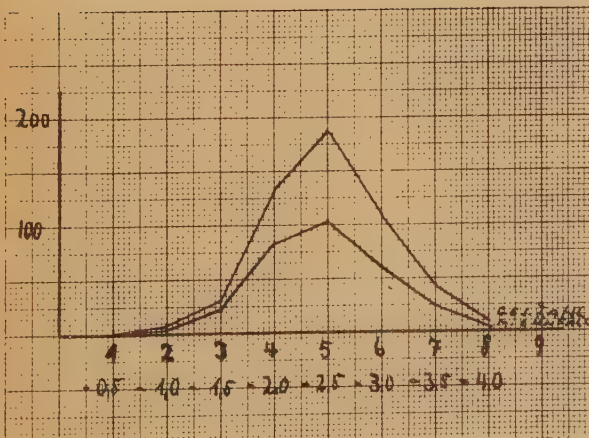
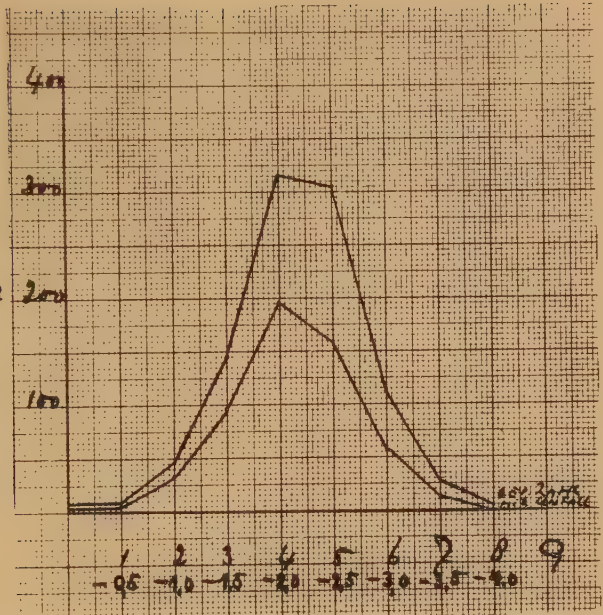


Der Prozentuale Anteil bei den einzelnen Arten der Verkehrsteilnehmer bezogen auf die Gesamtzahl beträgt:

A = 38,6%	davon 55,7% mit Unfällen.
M = 29,7%	" 59,0% " "
R = 13,9%	" 57,4% " "
F = 9,7%	" 77,9% " "

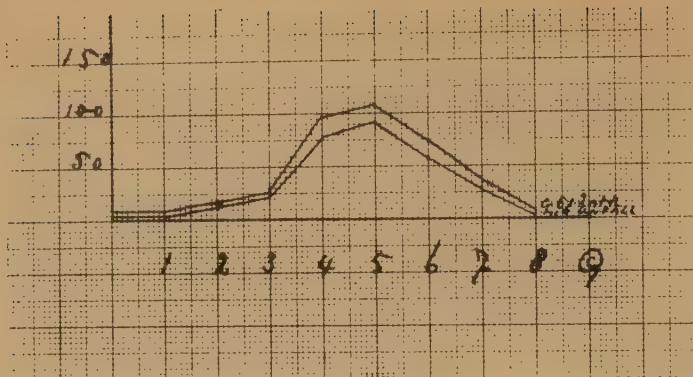
II. Kurve

MOTORRADFAHRER



III. Kurve

RADFAHRER



IV. Kurve

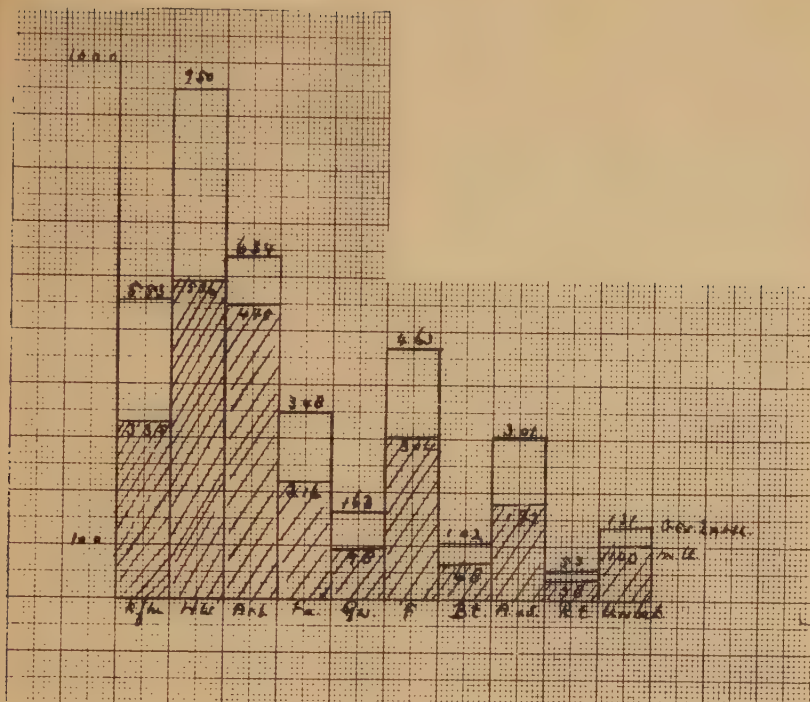
FÜßGÄNGER

Kurve I und II zeigen den höchsten Wert an alkoholbeeinflussten Verkehrsdelikten bei einer BAK zwischen 1,50 und 1,99 p.m., Kurve III und IV denselben bei einer BAK zwischen 2,00 und 2,49 p.m.

Für alle 4 Gruppen gemeinsam ergibt sich, daß auf die mittleren Werte, zwischen 1,00 und 3,00 p.m. der Hauptanteil der Verkehrsdelikte und Unfälle unter Alkoholeinfluß entfällt, während die Kurven nach beiden Seiten gegen die Extremwerte steil abfallen.

4. Aufteilung nach Berufen bzw. Berufsgruppen der beteiligten Personen.

Hier wurde der Versuch gemacht, das Problem der alkoholbeeinflussten Verkehrsvergehen von der Seite der Berufe, welche die in dieser Statistik erfaßten Personen ausüben, aufzurollen. Die Unzahl der in den Akten gefundenen Berufsbezeichnungen wurde - wie im Tabellenverzeichnis angegeben ist, in verschiedene Berufsgruppen eingeordnet. Um einigermaßen verwertbare Zahlen und einen Überblick zu bekommen, wurden diese Gruppen nochmals in übergeordnete Gruppen zusammengezogen und in der folgenden Tabelle zur Darstellung gebracht.



Die absoluten Zahlen sprechen für sich selbst.

Der prozentuale Anteil der Unfälle an der Gesamtzahl der jeweiligen Berufsgruppen ergibt folgendes Bild:

Kfm	=	60,5%	F	=	65,6%
Hw	=	61,5%	Bt	=	66,6%
Arb	=	70,1%	Ang. + S.	=	57,1%
Fa	=	62,0%	Rt.	=	71,6%
Gw	=	60,1%	Unbek.	=	76,3%

D. Zusammenfassung der Ergebnisse

Dieser Arbeit liegen die alkoholbeeinflussten Verkehrsdelikte und Unfälle vom 1. Januar 1954 bis 31. Dezember 1956 aus dem Stadtgebiet von München zu Grunde.

E r g e b n i s s e

I. Die alkoholbeeinflussten Verkehrsdelikte sind ebenso wie das allgemeine Unfallgeschehen von den Zeitfaktoren abhängig.

1. Während der Beobachtungszeit ist von 1954 auf 1955 ein Rückgang um 26,5% und von 1955 auf 1956 ein Anstieg um 21,0% der alkoholbeeinflussten Verkehrsdelikte festzustellen. Gleichzeitig ist jedoch ein prozentualer Anstieg der unter Alkoholeinfluß begangenen Verkehrsunfälle bezogen auf die Gesamtzahl der Fälle in den entsprechenden Jahren zu verzeichnen.

2. Bei den durch den Jahresgang ermittelten Kurven sind in der Gesamtzahl und bei den Unfällen sowohl die jahreszeitlichen Schwankungen der Verkehrsdichte als auch die mit dem erhöhten Alkoholgenuß in München nicht zu vernachlässigenden festlichen Anlässe, wie Fasching und Oktoberfest, deutlich zu erkennen.

3. Der Monatsgang hat für die jeweils entsprechenden Kalenderdaten keine für statistische Zwecke verwertbaren Charakteristika ergeben.

4. Im Wochengang spiegelt sich deutlich der Zusammenhang zwischen Zahl der alkoholbeeinflussten Verkehrsdelikte ein-

schließlich der Unfälle und den Tagen wider, an denen naturgemäß der Alkoholkonsum steigt, d.h. Freitag, Samstag und Sonntag.

5. Der Verlauf der Tageskurve ist dadurch charakterisiert, daß die meisten Beanstandungen wegen Trunkenheit und alkoholbedingte Unfälle nicht während der Stunden der größten Verkehrsdichte, sondern ganz im Gegenteil hauptsächlich in den Abend- und den frühen Morgenstunden vorkommen. Das Maximum liegt zwischen 0 und 2 Uhr.

Diese Kurve zeigt am deutlichsten, daß die alkoholbeeinflussten Verkehrsdelikte weniger von der herrschenden Verkehrsdichte als vielmehr von den Zeiten, in denen meistens Alkohol getrunken wird, abhängen.

II. Im zweiten Abschnitt wurden die Zusammenhänge zwischen alkoholbeeinflussten Verkehrsdelikten und dem Alter, dem Grad der Alkoholbeeinflussung, der Art der Verkehrsteilnehmer und den Berufen bzw. den Berufsgruppen untersucht.

1. Die Alterskurve zeigt, daß die 25- bis 45-jährigen das Hauptkontingent unseres Beobachtungsgutes stellen, während die übrigen Altersgruppen weit in den Hintergrund treten.

2. Bei der Verteilung des Untersuchungsgutes auf die verschiedenen Blutalkoholkonzentrationen fand sich ein flacher Gipfel zwischen 1,5 und 2,5 p.m.

3. Bei der Verteilung des Untersuchungsgutes verschiedener Blutalkoholkonzentrationen nach Aufsplitterung in vier Gruppen

nach der Art der Verkehrsteilnehmer zeigte sich, daß der Gipfel bei den Auto- und Motorradfahrern bei Werten zwischen 1,5 und 2,0 p.m. lag.

4. Die Aufteilung der alkoholbeeinflussten Verkehrsdelikte nach Berufsgruppen ergab eine Meistbeteiligung der handwerklichen Berufe, denen Arbeiter, Kaufleute und freie Berufe folgen.

Diesen Ergebnissen kommt dadurch nur eine bedingte Bedeutung zu, weil es sich um absolute Zahlen handelt, die nicht in Beziehung zur Verteilung der einzelnen Berufsgruppen auf die Gesamtbevölkerung gesetzt werden konnten.

Mein bester Dank gilt Herrn Professor Dr. W. LAVES,
Direktor des Instituts für Gerichtliche Medizin der
Universität München für die Übernahme des Correferats.

Für die Anregung zu dieser Arbeit und die Überlassung
der Unterlagen, sowie die Übernahme des Referates bin
ich Herrn Priv.-Dozent Dr. W. SPANN zu grossem persönlichen
Dank verpflichtet.

L I T E R A T U R V E R Z E I C H N I S

- | | |
|-------------|--|
| Dotzauer G. | Alkohol und Strassenverkehrsunfälle
Statistische Ergebnisse in W. Laves
Der Strassenverkehrsunfall Stuttgart 1956 |
| Hable A. | Statistische Untersuchungen über
Abhängigkeit der Verkehrsunfälle von
Zeit- und Wetterfaktoren
(Diss. München 1957) |
| Laves W. | Der Strassenverkehrsunfall
Stuttgart 1950 |
| Spann W. | Habilitationsschrift
München 1956 |

LEBENS LAUF

Als Sohn des Zahnarztes Dr. Eduard Mutschelknauss und seiner Ehefrau Margarete, geb. Ölschläger, wurde ich, Ralf Eduard Mutschelknauss, am 25. Mai 1931 in Pforzheim geboren.

Nach 4 Jahren Volksschule besuchte ich von 1941-1945 das Reuchlin-Gymnasium in Pforzheim, von 1945-1950 das Realgymnasium in Wangen/Allgäu, wo ich am 2. Juni 1950 die Reifeprüfung ablegte.

Im WS 1950/51 immatrikulierte ich mich für Medizin und Zahnmedizin an der Universität zu Frankfurt/Main. Im Frühjahr 1952 bestand ich daselbst die zahnärztliche und im Frühjahr 1953 die ärztliche Vorprüfung. Vom SS 1953 an studierte ich an der Universität in München, wo ich im Herbst 1954 das zahnärztliche Staatsexamen ablegte und zum Dr.med.dent. promovierte. Das WS 1955/56 und das SS 1956 verbrachte ich in Lausanne/Schweiz.

Seit dem WS 1956/57 studierte ich wieder an der Universität in München und bestand hier im Herbst 1957 das ärztliche Staatsexamen.



